14e Année – N° 672

Le Numéro : 50 centimes
Europe : 0fr60 — Autres pays : 0 fr 70.

5 Aout 1911 - Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

BEAUMONT

André Beaumont qui vient de remporter le Circuit des 1.000 Milles (1.630 kilomètres) en 22 h. 28 m. 18 s.

Détails techniques : monoplan Blériot, magnéto Bosch.

VÉDRINES

Jules Védrines tint longtemps la tête et se fit dépasser par Beaumont pour finir en 23 h. 38 m. 5 s.

Détails techniques : monoplan Morane, magnéto Bosch, hélice intégrale Chauvière.

LE CIRCUIT DES 1.000 MILLES

(Voir de la page 518 à la page 522 et la double page.

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE ET Cie 90 AVENUE DES CHAMPS-ELYSÉES

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

MUGUET
ULTRA
PERSISTANT

BRISE DE MAI ED. PINAUD

etites Annonces de la "Vie au Grand Air"

louer. Chasse, propriété particulière très réputée à 1 h. 1/2 Paris gare d'Orléans, 500 hectares seul nant. Bois et plaine tout gibier, 2 pavillons de chasse eublés. S'adresser, pour visiter, à Me GROUAS, otaire à Bourdan ; pour traiter, à M. BELLOT, 5, e Gœthe Paris.

Photographie des Couleurs

PAR LES PLAQUES AUTOCHROMES

LUMIÈRE

Nouveau Procédé !!

Plus facile et plus rapide que la photographie ordinaire !

SIX MINUTES pour obtenir une photographie avec ses couleurs naturelles !

Nombre d'exemplaires illimité !

UNION PHOTOGRAPHIQUE INDUSTRIELLE
ÉTABLISSEMENTS
LUMIÈRE & JOUGLA
RÉUNIS

Chemins de fer de l'Est. — *Services rapides entre Paris, Nuremberg Bayreuth, Carlsbad, Marienbad, etc.*

Le voyage de Paris à Nuremberg, à Bayreuth et aux villes d'eaux de la Bohême (Franzensbad, Marienbad, Carlsbad et Teplitz) s'effectue dans d'excellentes conditions de rapidité et de confort.

1° *Viâ Strasbourg-Heilbronn-Nuremberg*, *a*) par le train rapide de luxe « Paris-Carlsbad », composé uniquement de wagons-lits et wagons-restaurants, quotidien jusqu'au 27 septembre.

Départ de la gare de l'Est à 7 h. 22 soir, arrivée à Nuremberg à 10 h. 24 matin, à Bayreuth à 1 h. 45 soir, à Franzensbad à 1 h. 38 soir, à Marienbad à 2 h. 58 soir, à Carlsbad à 2 h 01 soir.

b) par le train rapide, de service ordinaire quittant Paris à 9 h. 10 soir; arrivée à Nuremberg à 2 h. 44 soir, à Bayreuth à 10 h. 42 soir, à Franzensbad à 4 h. 55 matin, à Marienbad à 5 h. 10 matin, à Carlsbad à 6 h. 58 matin, à Teplitz à 9 h. 57 matin. Voitures directes de 1re et 2e classes et wagon-lits entre Paris et Bietigheim.

2° *Viâ Strasbourg-Stuttgard-Nuremberg*, par le train rapide quittant Paris à 9 heures matin. Arrivée à Stuttgard à 8 h. 31 soir, à Nuremberg à minuit 5, à Bayreuth à 6 h. 01 matin, à Franzensbad à 6 h. 36, à Marienbad à 7. h. 59, à Carlsbad à 9 h. 30, et à Teplitz à 2 h. 27 soir. Voitures directes de 1re et 2e classes entre Paris et Stuttgard.

Retour dans des conditions analogues.

Pour les prix des billets et tous autres renseignements, consulter les indicateurs.

Chemins de fer de l'Etat. — *Excursion en Touraine.*

Billets d'excursion à prix réduits, valables 15 jours, délivrés toute l'année, par les gares du Réseau de l'Etat (lignes du Sud-Ouest), et pouvant être prolongés de 2 fois 15 jours moyennant un supplément de 10 0/0 pour chaque prolongation.

1re classe : 26 francs; 2e classe : 20 francs: 3e classe : 13 francs.

Itinéraire : Saumur, Montreuil - Bellay, Thouars, Loudun, Chinon, Azay-le-Rideau, Châteaurenault, Montoire-sur-le-Loir, Vendôme, Blois, Pont-de-Braye, Saumur.

(Faculté d'arrêt aux gares intermédiaires).

Billets spéciaux de parcours complémentaires pour rejoindre ou quitter l'itinéraire du voyage d'excursion comportant 40 0/0 de réduction sur le prix des billets simples.

La demande des billets doit être faite à la gare de départ 3 jours au moins à l'avance. Ce délai est réduit à 2 heures pour les billets demandés à Paris-Montparnasse et à Paris-Saint-Lazare.

Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée. — *Trajet rapide de Paris à la Côte d'Azur en 13 heures.*

Train de jour *Côte d'Azur rapide* composé de voitures à intercirculation avec places de 1re classe (sans supplément), lits-salon et restaurant.

Départ de Paris : 9 heures matin.

Train extra-rapide de nuit, composé de voitures à intercirculation avec places de 1re cl. (sans supplément) lits-salon, lits-salon avec draps, salon avec lits complets, sleeping-car, restaurant au départ de Paris.

Départ de Paris : 7 h. 20 soir.

LIRE
FEMINA
LA REVUE IDÉALE
DE LA FEMME ET DE LA JEUNE FILLE

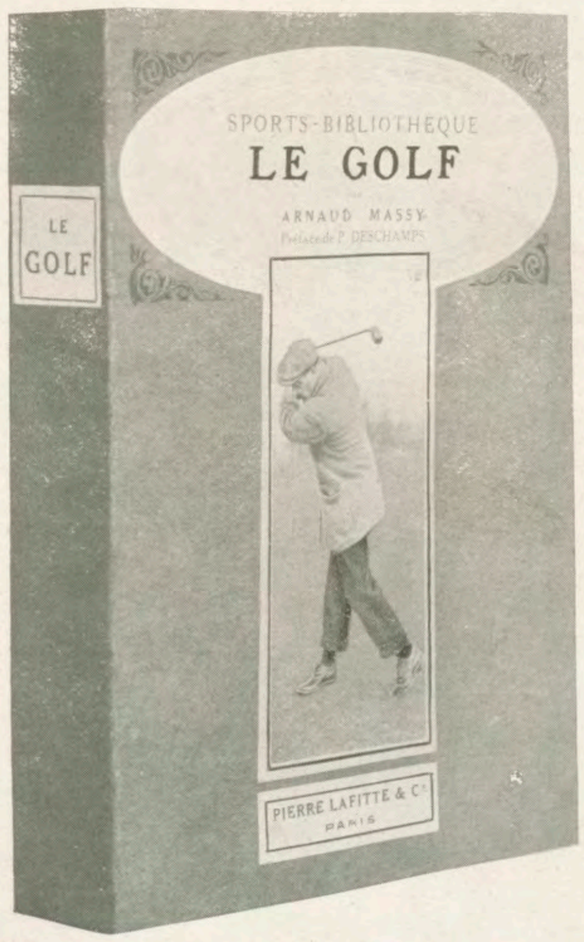
donne aux objets un brillant comparable à celui de la porcelaine. Elle s'applique au pinceau en une ou deux couches. Résiste aux intempéries et à tous lavages. En vente chez tous les Marchands de couleurs. — *Exigez la marque*

SPORTS-BIBLIOTHÈQUE

LE VÉRITABLE CODE DES SPORTSMEN

LE VOLUME :

Broché . . . . . 6 fr.
Cartonné . . . . . 7 fr.
Reliure souple . . . . 10 fr.
Édition de Luxe . . 20 fr.



DANS CHAQUE VOLUME :

350 pages de texte
et 48 pages d'illustrations
photographiques
hors-texte

VIENT DE PARAITRE : LE GOLF, par ARNAUD MASSY, Champion du Monde (1907)

avec adaptations des principales théories anglaises, tirées notamment des ouvrages de J. Braid et H. Vardon. Préface de M. Pierre Deschamps, président du " Golf de Paris " (La Boulie).

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays, Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie, August 5 th 1911.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse à 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

5 Août 1911 — N° 672
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, Avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, Avenue du Maine.
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

UN CONTROLE SECRET DU TOUR DE FRANCE

*Pour éviter les fraudes et afin d'empêcher que, malgré une attention soutenue, les coureurs se laissent aller à des infractions au règlement, M. Henri Desgrange, directeur de l'*Auto *et organisateur de l'épreuve, avait fait établir des contrôles secrets aux diverses étapes. Nous représentons Duboc, second du classement général, obligé de ralentir pour recevoir l'empreinte du timbre humide que M. Victor Breyer, commissaire, lui place sur le bras.* Détails techniques : Bicyclette La Française-Diamant, pneus Dunlop.

(1) Voir de la page 526 à la page 529.

Comment j'ai remporté les 1000 milles

Par ANDRÉ BEAUMONT

Le triomphateur de Paris-Rome, du Circuit Européen et du Tour d'Angleterre a donné à notre confrère le *Daily Mail*, organisateur de la course, un article où il raconte son voyage. Nous nous faisons un plaisir de publier ce passionnant récit.

Lorsque j'avais remis mon engagement pour l'épreuve des 1000 milles, je ne m'étais pas caché que cette course serait la plus dure de toutes celles que j'avais disputées jusqu'alors. L'expérience m'a prouvé que je ne m'étais pas trompé.

C'était d'abord le brouillard si célèbre. Je dois avouer que c'est même l'une des plus belles productions de l'Angleterre et que ce pays n'en donne pas de contrefaçon. Je me suis rendu compte qu'il était difficile d'en trouver davantage et avec autant d'obstination dans une même contrée. Nous le rencontrâmes à partir de trente milles de Londres et cela continua jusqu'à notre arrivée a Harrogate. Il était malheureusement la cause d'une multitude d'atterrissages. Et, malgré ces intempéries, un notable nombre d'aviateurs put atteindre Harrogate au cours de cette désagréable journée.

D'Harrogate à Newcastle, ce fut une simple promenade. Le temps était délicieux. Le soleil chaud dardait ses rayons sur nous. La sympathique réception que nous reçumes des habitants de Newcastle nous ragaillardit et nous aida à surmonter les difficultés de notre tâche.

Entre Newcastle et Edimbourg les difficultés recommençèrent. Ce fut la brume, augmentée de remous et de tourbillons. La pluie se mit aussi de la partie. Et je vous assure que traverser les monts Cheviot par la pluie était plutôt déconcertant. Je me maintenais à 200 mètres environ au-dessus du sol et il fallait que j'eusse la plus grande confiance dans le travail fourni par mon moteur. Si, par malchance, il s'était arrêté, c'en était fait de moi!

Les incessants nuages de pluie m'empêchaient absolument de trouver les terrains d'atterrissage. Règle générale, ils étaient au milieu des villes, entourés d'usines et de maisons toujours identiques. En dépit de ces inconvénients, trois concurrents arrivaient à Edimbourg.

Après Edimbourg, nous traversâmes une région très dure. Le vent soufflait en tempête, la pluie tombait inlassablement, nous fouettant le visage avec cruauté. Dans cette région de l'Ecosse, je savais qu'il pleuvait trois cents jours par an. Mais j'avais toujours conservé le secret espoir que nous y passerions l'un des soixante-cinq jours où il y fait beau. Je fus déçu!

Entre Edimbourg et Stirling, l'ondée était si forte que nous ne pouvions plus avancer. Védrines, qui a un appareil particulièrement rapide — plus vite que le mien — me raconta qu'une fois ou deux la tempête réussit à le maintenir immobile dans l'air, incapable d'avancer ou de reculer. C'était bien là le frisson de la mort!

Grâce au ciel, je n'ai pas éprouvé semblable mécompte, mais ce que j'ai ressenti n'était pas beaucoup plus doux!

De Stirling à Paisley, ce fut encore une pénible section. Vraiment, mon récit ne change pas souvent et je me plains tout le temps. Je vous assure pourtant que je n'exagère rien. La pluie n'avait pas cessé et elle est certainement le plus désastreux inconvénient que puisse rencontrer l'aviateur sur sa route. Il doit lâcher son volant d'une main pour essuyer ses lunettes mouillées. Et les gouttes qui viennent lui frapper la figure le piquent comme autant de coups d'épingles.

Nulle part je ne trouvais de terrain où je pouvais atterrir. Malgré moi, j'étais obligé de continuer mon vol dans de détestables conditions.

La section suivante ne nous laissa pas plus de répit. Et ma litanie va continuer! Avec le vent contraire, il était terrible de passer à travers les montagnes et les gorges. Ce fut une traversée d'autant plus épouvantable que je ne pouvais faire plus de 65 à 70 kilomètres à l'heure.

Je savais que le pays est ravissant. Je l'observais avec joie, tout en prêtant l'oreille au doux ronronnement de mon moteur : j'admirais ces beaux paysages d'Ecosse, les verdoyantes collines et les ravissantes vallées qui donnent un tel charme à cette région. Mais là les endroits pour y poser mes ailes ne semblaient pas très propices. Je retournerai voir ce pays en détail, mais pas par la voie aérienne.

La plus mauvaise partie de la journée fut entre Crawford et Kirkpatrick. J'étais entouré par deux chaînes de montagnes et je commençais à désespérer de jamais en sortir, lorsqu'enfin je parvins à la vallée et, par extraordinaire, le vent cessa. Mais la pluie lui succéda et continua jusqu'à Carlisle.

Le plus difficile du parcours. Après Carlisle, je trouvai la plus terrible partie de toute l'épreuve.

Il ne s'agit que d'une simple coïncidence, mais si vous le voulez bien, je pousserai un triple hurrah en l'honneur de cette simple coïncidence, grâce à laquelle Vèdrines et moi avons pu arriver au bout de ce calvaire sans nous briser les os. Vous n'avez d'ailleurs qu'à jeter un coup d'œil sur la carte de cette contrée et vous vous rendrez compte du mal que nous avons dû éprouver durant ce parcours et le match que nous avons été obligés d'engager contre la mauvaise chance. Sur la carte, c'est une partie uniformément noire représentant des montagnes, et des montagnes élevées. Or, lorsqu'il regarde dans un atlas, le pilote est déjà effrayé à cette vue, vous jugez de ce que ce doit être lorsqu'il évolue dans les airs.

A mon épouvante, tandis que j'évoluais au-dessus des monts, tout à coup mon moteur commence à faiblir. Cette faiblesse d'une part, le vent debout d'autre part, amoindrirent immédiatement ma vitesse au point de l'annihiler presque complètement. Auprès de Langdale Fell, je me trouve dans une gorge profonde avec des montagnes menaçantes à droite et à gauche. Le vent me pousse de tous côtés. Je suis alors obligé de prêter l'attention la plus minutieuse à mes leviers, de ne jamais les lâcher pendant une seconde seulement, sans quoi mes ailes heurteraient les rochers et ce serait ma fin irrémédiable. La seule chose à faire était de prendre de l'altitude. Mais avec un moteur qui ne rend plus, c'était loin d'être une tâche facile. Enfin, j'y parviens au bout de longs instants et je monte à 200 mètres au-dessus des sommets. Là, je suis terriblement secoué par le vent et par les remous qui s'élèvent du sol.

Soudain, alors que je n'aperçois aucun terrain d'atterrissage à la ronde, mon moteur s'arrête net. Pendant cinq ou six secondes, je n'entends plus rien. Naturellement, je commence à tomber de façon plutôt lugubre. C'était la mort sans phrase : je savais que je ne pouvais éviter la catastrophe. Partout où je me serais écrasé, ç'aurait été une bouillie informe!

Juste au moment du péril, Dieu soit loué! mon moteur repart enfin, bien faiblement, il est vrai, mais je l'aurais embrassé de venir ainsi me sauver la vie. Et je pus aller cahincaha jusqu'à Settle, où je visai un magnifique terrain. Je me hâtai d'y descendre, vous pouvez m'en croire.

Un troupeau de moutons sportifs. Un troupeau de moutons était près de moi. Et j'éprouvai quelque crainte. Je ne voulais pas leur faire peur, car il paraît que rien n'est plus dangereux qu'un mouton en colère. Heureusement, les braves quadrupèdes étaient de vrais sportsmen. Ils m'observèrent avec étonnement et, plus agréables que bien des humains, se rendant compte de ma fatigue, ils ne vinrent pas me porter en triomphe et me demander de signer des cartes postales. Ils avaient l'air d'être habitués à admirer tous les jours des aéroplanes en vol.

Le champ que j'avais choisi était situé à un mille et demi de la ville. Personne à l'horizon. Je pensais que toutes mes chances étaient annihilées, que la course était perdue pour moi.

Et pourtant, même dans cet invraisemblable endroit, je découvris l'aide nécessaire. Je n'y étais pas depuis un quart-d'heure, que plus de deux cents personnes m'entouraient. D'où venaient-elles? Je l'ignore. Je demandai si dans l'assistance ne se trouvait pas par hasard un mécanicien habile pouvant me prêter main forte. Et je vois sortir du cercle un jeune homme qui parvient avec moi à trouver et à réparer la panne. Moins d'une heure et demie après, le moteur reprenait assez pour m'emmener dans les airs. J'indiquai alors aux braves gens qui étaient là, comment il fallait tenir mon appareil, le mécanicien mettait mon hélice en marche et, sans la moindre erreur, tout se passait comme il fallait. Je m'envolais en remerciant mes aimables hôtes. Le moteur n'était pas encore fameux, mais j'espérais qu'il pourrait me conduire jusqu'à Manchester.

La pluie, pour ne pas changer, se remit à tomber et je ne pus distinguer facilement l'aérodrome. La raison principale de cette difficulté était qu'aucune croix blanche ne marquait le champ. J'aperçus la foule, c'est ce qui m'empêcha de me tromper. Je descendis. La sympathique bienvenue que me réservèrent les Anglais me consola de mes tribulations et m'encouragea à continuer. J'étais étonné de ne pas trouver là Védrines. Lui aussi avait eu des ennuis et il atterrissait au moment où j'allais repartir. Je le vis, mais ne pus lui parler. Je n'avais même pas pris le temps de manger, ni de dormir. J'avais passé seulement quelques minutes sous une tente avec l'unique idée de repartir aussi vite que possible.

L'apothéose d'une épopée. La soirée était délicieuse. Plus de vent, plus de pluie, plus de brouillard. Il fallait en profiter. J'aurais été complètement heureux, si mon moteur avait été absolument au point. Mais étant donné le travail qu'il avait fourni, je ne pouvais me montrer trop exigeant. Il m'était impossible de m'élever très haut comme je j'aurais désiré. Trois à quatre cents mètres était mon maximum et, quand j'arrivai aux collines de Malvern j'étais presque à ras de terre. Heureusement, je trouvai un chemin de traverse et je m'y engageai. Aussitôt après, les nuages rassemblés au-dessous de moi commencèrent à augmenter les ténèbres de la nuit. Dans l'obscurité, j'aperçus une flamme que je pris pour un signal sur l'aérodrome. Hélas! c'était simplement un haut fourneau. Je suivis alors la ligne du chemin de fer et j'arrivai ainsi à Bristol, vraiment heureux de voir la fameuse cité. Il était temps : non seulement mon moteur était à nouveau devenu poussif, mais je n'avais plus d'essence. Par erreur, un de mes réservoirs avait été rempli d'huile de ricin à la place d'essence. J'allai vite prendre un léger repos à l'hôtel où je dormis dans la chambre qu'habita Sarah Bernhardt lors d'un de ses séjours en cette ville.

Le matin, à l'aurore, je trouvai enfin une température délicieuse. J'étais récompensé de toutes les peines des jours précédents. De son côté, mon moteur avait été soigneusement visité et mis au point. Il se portait à merveille, moi aussi. Je riais alors, je chantais. A Brighton, je me senti fatigué. La cause n'était pas difficile à découvrir : depuis trois jours, je ne mangeais jamais à des heures régulières. Mais dès que je quittai Brighton pour Brooklands, l'air vif me remit d'aplomb. Et puis je sentais approcher la fin de ce terrible voyage. La dernière étape fut fascinante quoique peu accidentée. Et me voilà!

André Beaumont

LE TOUR D'ANGLETERRE

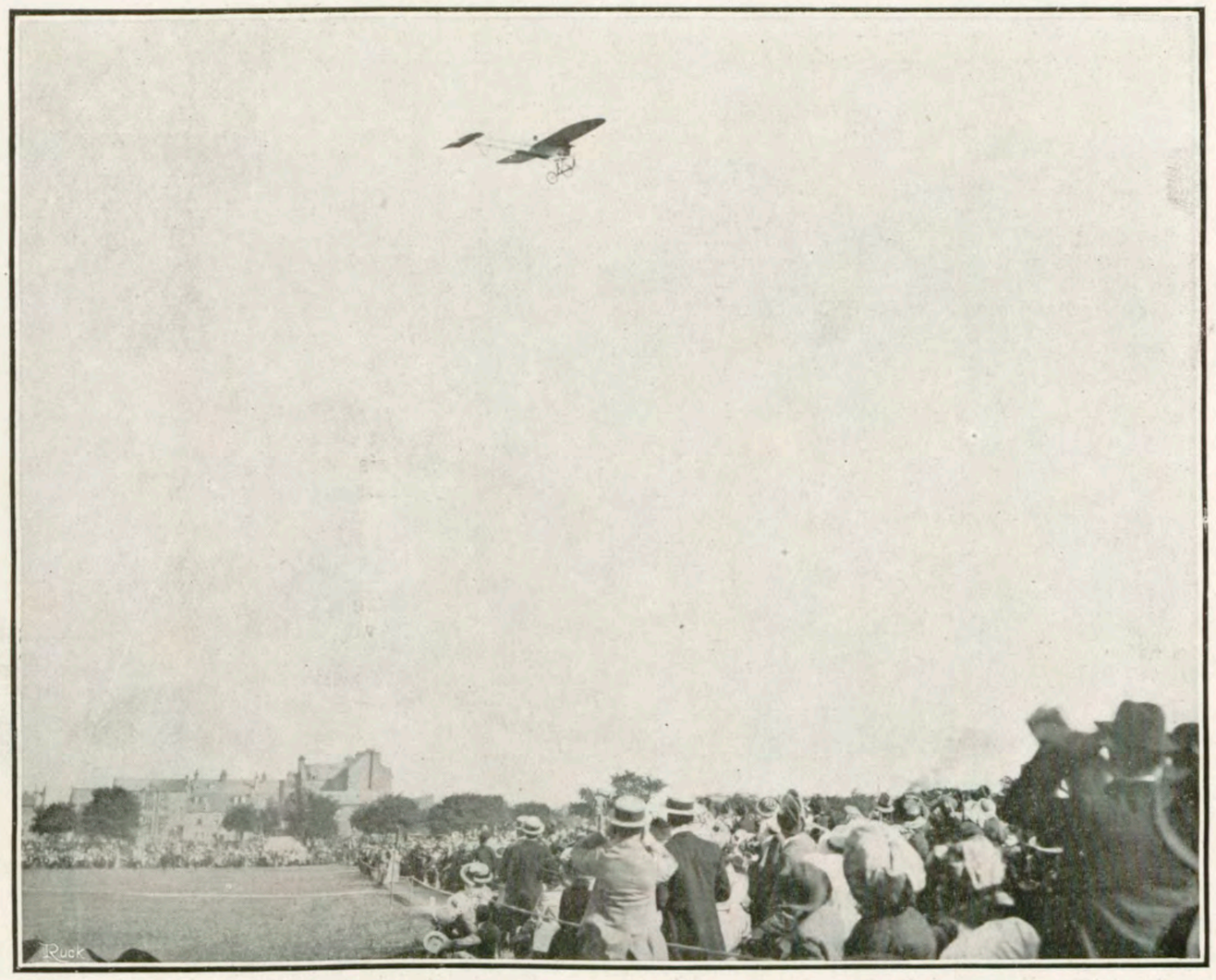
1.630 kilomètres en moins de 22 heures et demie, telle est la prouesse que l'enseigne de vaisseau Conneau, André Beaumont, vient d'ajouter à son bagage, déjà si lourd, de succès

Nous avions choisi André Beaumont comme favori de l'épreuve du Tour d'Angleterre, organisée par le *Daily Mail*. Certes, nous n'avons pas besoin de nous en vanter. Il nous a tellement habitué à ses successifs triomphes, qu'il devient banal de lui accorder ses préférences et vraiment osé de choisir un autre que lui. Chaque fois, il nous donne l'illusion qu'un autre va triompher, chaque fois, il passe ligne d'arrivée en vainqueur. Parti le prelaier dans la Course des Mille Milles, il a fini mme il avait commencé.

coLa lutte entre pilotes français et anglais été vite terminée, car elle se réduisit bientôt en un match mettant aux prises les deux rivaux André Beaumont et Jules Védrines. Mais si deux hommes seulement restaient en présence, combien fut angoissante, passionnante la chasse qu'ils se livrèrent tout autour de l'Angleterre. C'est d'abord le champion du Morane qui s'assure l'avantage. Il gagne quelques minutes à chaque étape au début. Puis Beaumont commence à les rattraper. Et les kilomètres s'ajoutent aux kilomètres, plus la distance grandit, plus l'espace qui sépare les deux héros se rétrécit. C'est à Bristol que le pilote du Blériot rejoint et dépasse son adversaire. Celui-ci se trompe d'aérodrome. Il atterrit à moins d'un kilomètre de l'endroit exigé. Il se reprend et y descend après 10 heures du soir. Ce retard lui coûte la partie. Il a maintenant un total de 19 h. 2 m. 41 s. alors que Beaumont arrive seulement au chiffre de 17 h. 47 m. 32 s.

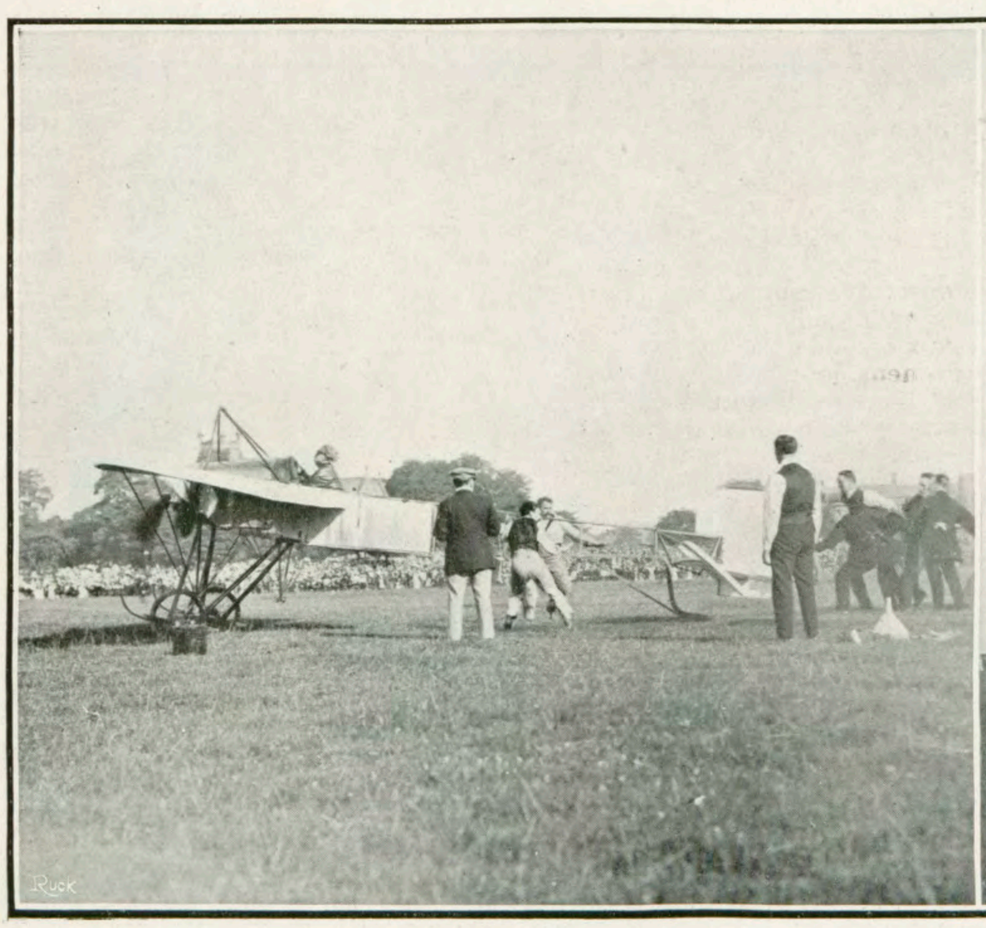
Que va-t-il advenir? Les voilà à 1 h. 15 l'un de l'autre. Védrines parviendra-t-il à regagner son retard et à dépasser à nouveau son héroïque antagoniste? Ou bien Beaumont conservera-t-il la première place, acquise au prix de tant d'efforts? Tous ceux qui s'intéressent de près ou de loin aux choses du sport, attendent les résultats avec une impatience fébrile. Le début est favorable à Védrines. De Bristol à Exeter, il met 1 h. 17 m. 45 s. Beaumont 1 h. 21 m. 28 s. Celui-ci perd donc près de quatre minutes. D'Exeter à Salisbury Plain, il en perd encore plus de quatre. Exactement 4 m. 26 s. Mais de Salisbury Plain à Brighton, l'officier de marine regagne un peu : alors que Védrines met 1 h. 14 m. 1 s., lui ne met que 1 h. 12 m. 32 s. Il a désormais gagné et peut de Brighton à Brooklands perdre 3 m. 6 s., finissant en 39 m. 51 s. contre 36 m. 45 s. à Védrines. Le temps total donne un avantage de 1 h. 10 à Beaumont.

Telles sont les diverses phases de cette rencontre fantastique, qui permet d'en comparer les deux auteurs aux belles figures de la mythologie et de la légende. André Beaumont vous a raconté de façon saisissante les péripéties du parcours.



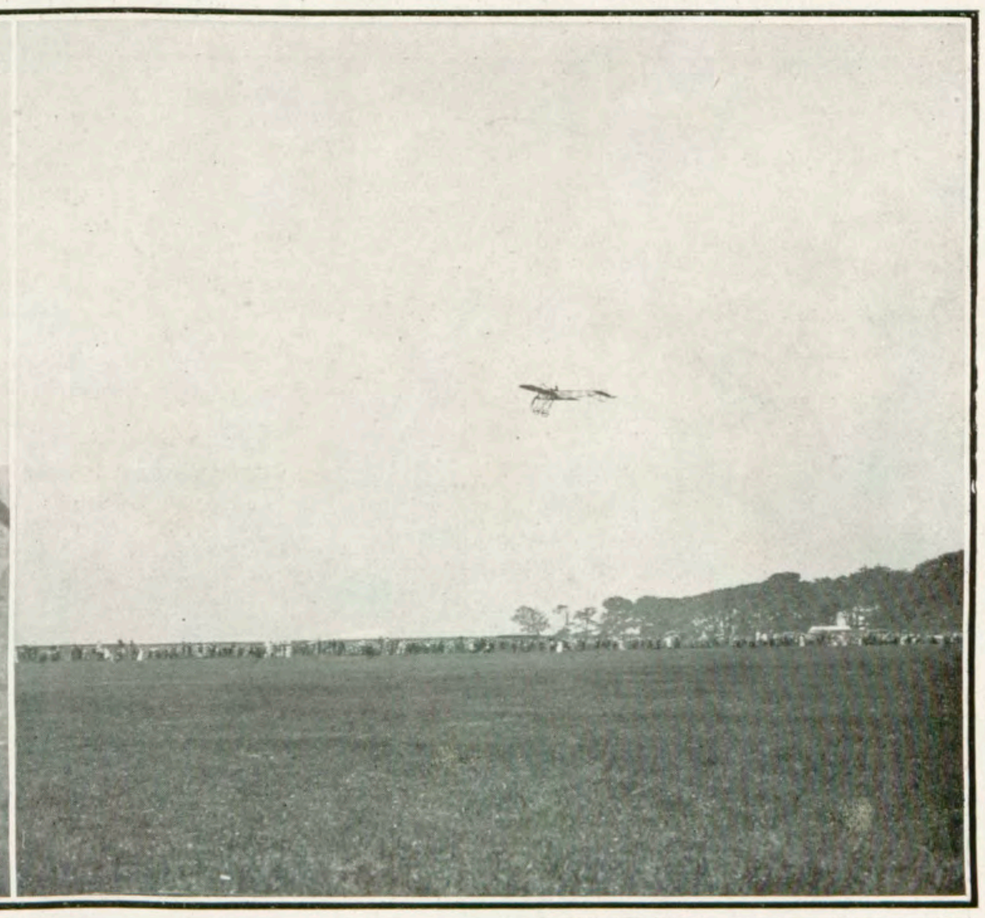
André Beaumont quitte Harrogate.

Une fois de plus, André Beaumont vient de remporter un triomphal succès s'assurant la victoire dans le Circuit anglais des 1.000 milles. Détail technique : monoplan Blériot.



Védrines part de Harrogate.

Védrines, quoique ayant tenu la tête longtemps, s'est fait rejoindre et a terminé seulement 1 h. 10 m. 54 s. après Beaumont.



Védrines s'élève de Newcastle

Le pauvre Védrines a fait une course merveilleuse. Et, comme son camarade Beaumont, il n'a pas changé une pièce en cours de route.

Détails techniques : monoplan Morane, moteur Gnôme, magnéto Bosch, hélice intégrale Chauvière.

L'accident de Pixton

L'aviateur anglais Pixton abandonna à la suite d'une chute à Spofforth, près de Harrogate. Il brisa son appareil sans espoir de pouvoir le faire réparer en temps voulu.

Une prière pour Hamel.

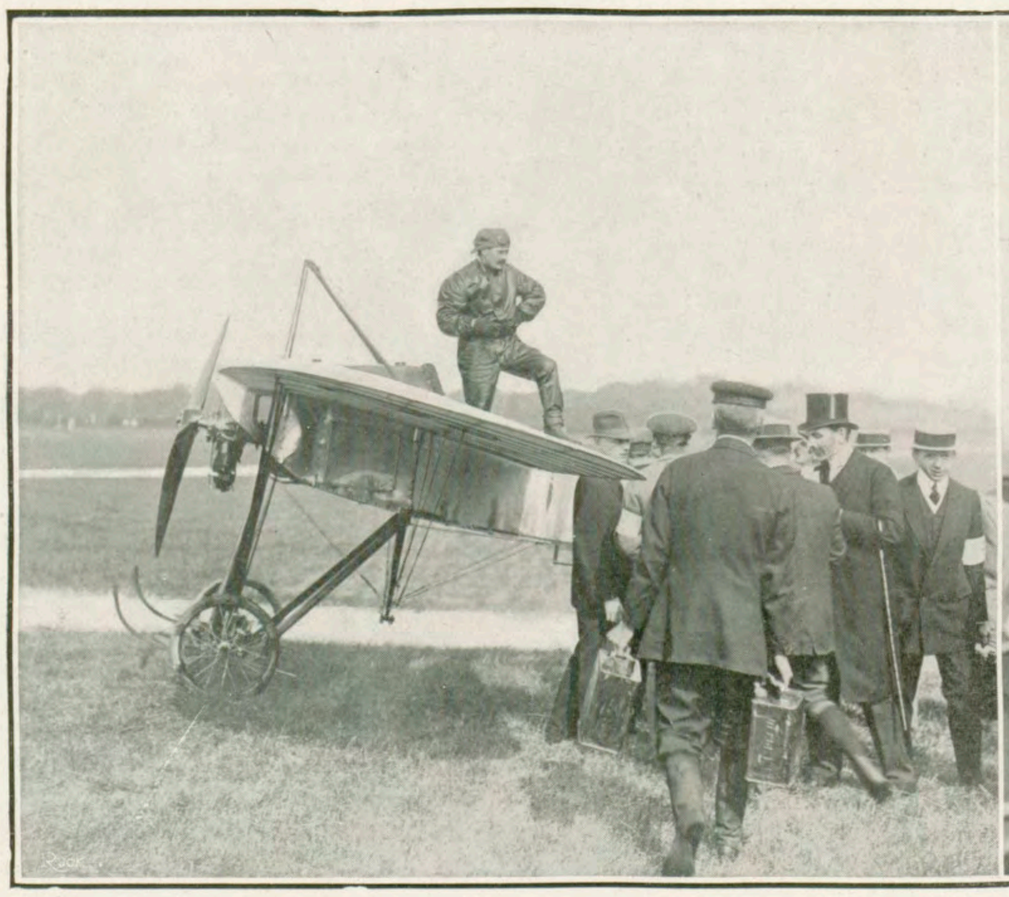
Lady Halmsley prie pour Hamel qu'on croyait être tombé.

Quel travail que celui accompli par ces héros durant ces deux derniers mois ! C'est d'abord Paris-Madrid où triomphe Védrines, où Beaumont pris dans le brouillard, par une panne de moteur est obligé d'abandonner. Paris-Rome vient ensuite : retenu par les réceptions officielles en Espagne, Védrines ne peut partir. Beaumont, premier à Dijon, à Lyon, à Avignon, et à Nice, est immobilisé là pendant un jour par des démêlés avec son moteur. Garros qui le suit à huit minutes le rejoint, le passe, arrive en vainqueur à Gênes, puis à Pise. Alors qu'il apercoit presque le dôme de Saint-Pierre, lui aussi est l'objet de la malchance. Le voilà à son tour obligé de voir passer au-dessus de sa tête l'oiseau concurrent qui entre le premier dans la Ville Eternelle. Puis, nous trouvons le Circuit Européen : André Beaumont se classe toujours aux places d'honneur et s'assure un nouveau succès quoique luttant contre des moteurs plus forts que le sien. Védrines est même victime de la puissance de son moteur à deux reprises. C'est enfin le Circuit des Mille Milles et la lutte ardente des champions.

Que de chemin parcouru dans un aussi petit laps de temps ! Seul, Garros a fait aussi bien qu'eux : troisième de Paris-Madrid, second de Paris-Rome et du Circuit Européen, avec cette circonstance aggravante : il a fait ces trois courses malgré la maladie !

On peut associer ce trio dans un même concert d'éloges et de louanges. Et maintenant qu'André Beaumont a marqué d'indiscutable façon sa suprématie, maintenant qu'il s'est acquis une réputation mondiale, qu'il rentre dans la marine qui sera fière de le reprendre dans ses rangs après lui avoir fourni le moyen de devenir aviateur.

JACQUES MORTANE.



Védrines fait le plein à Newcastle.

Ce fut une chasse acharnée que se livrèrent Beaumont et Védrines. Ils ne prenaient même pas le temps de manger et de dormir et dès que le règlement le leur permettait, ils repartaient aussitôt.

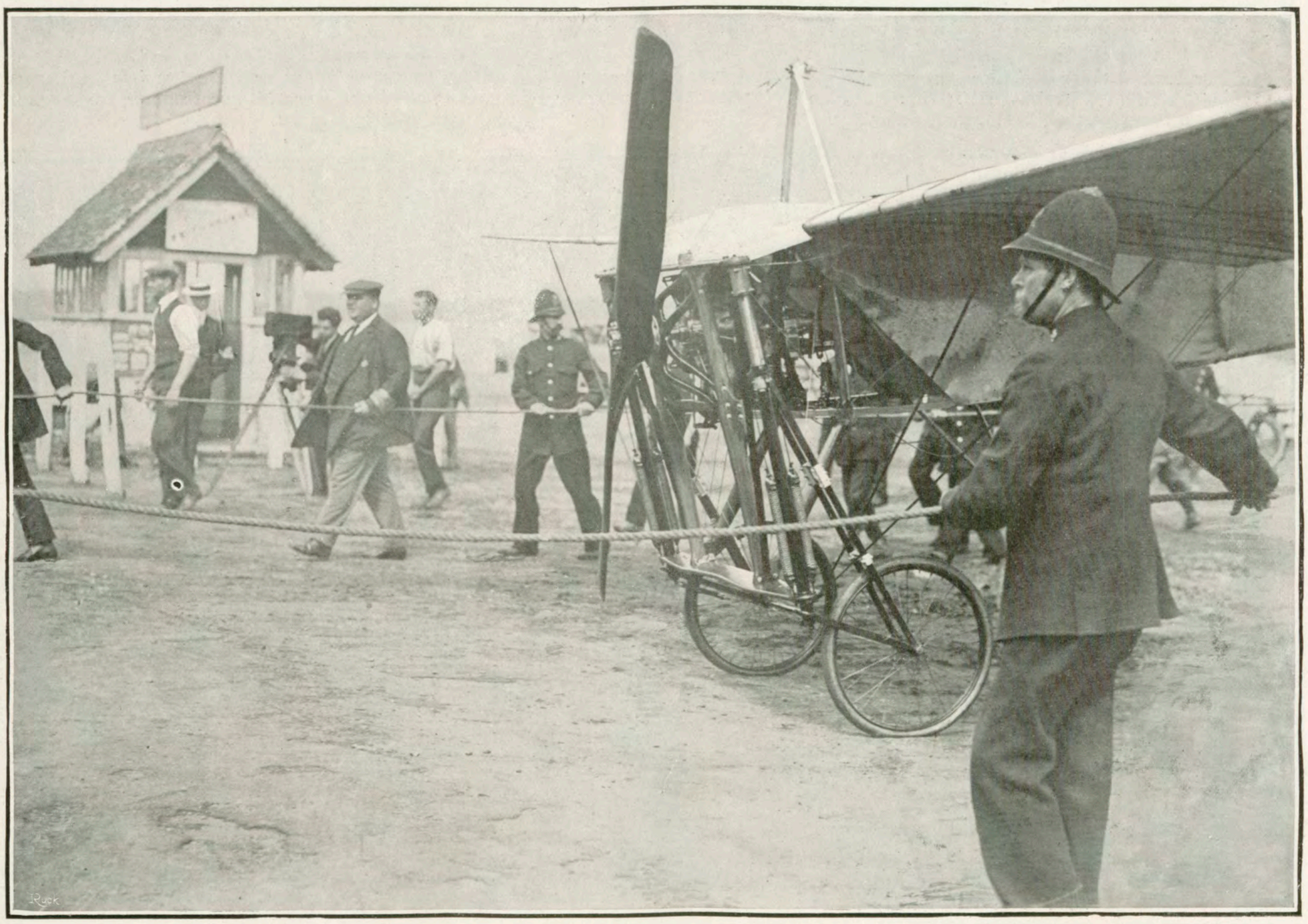
Hamel à Harrogate.

Lady Halmsley vient dire à Hamel les craintes qu'elle a ressenties lorsque courut le faux bruit d'un accident du jeune aviateur. Hamel abandonna près de Dumfries, à Thornhill.

L'APPAREIL DE BEAUMONT A L'ARRIVÉE

Le monoplan de Beaumont à l'arrivée.

Contrairement à la légende qui veut que les Anglais soient des gens très flegmatiques et s'enthousiasmant difficilement, lorsque André Beaumont termina le Circuit d'Angleterre, la foule envahit la piste, au mépris du règlement, pour admirer le monoplan et porter l'aviateur en triomphe. Malgré sa fatigue, le vainqueur fut ému jusqu'aux larmes de ces manifestations.



Les policemen protègent l'appareil.

Les policemen durent protéger l'aéroplane contre l'enthousiasme de la foule. Ils le firent d'une façon originale : mettant de chaque côté une corde qu'ils tenaient, ils le firent rentrer ainsi dans un hangar où il put être remisé sans crainte d'être déchiqueté pour constituer des reliques.

Détail technique : monoplan Blériot.

LES A-COTÉ DES 1000 MILLES

Deux champions anglais.

Hamel alla jusqu'à Thornhill, Valentine, après un beau début, s'arrêta à Carlisle. Dét. tech. : Valentine montait un Deperdussin, hélice intégrale Chauvière.

Védrines à l'arrivée.

Le pauvre Védrines, après avoir tenu longtemps la tête, se fait battre à la fin du parcours par son fameux rival Beaumont. Quoiqu'il ne parlât que français, les Anglais compriren! son état d'esprit.

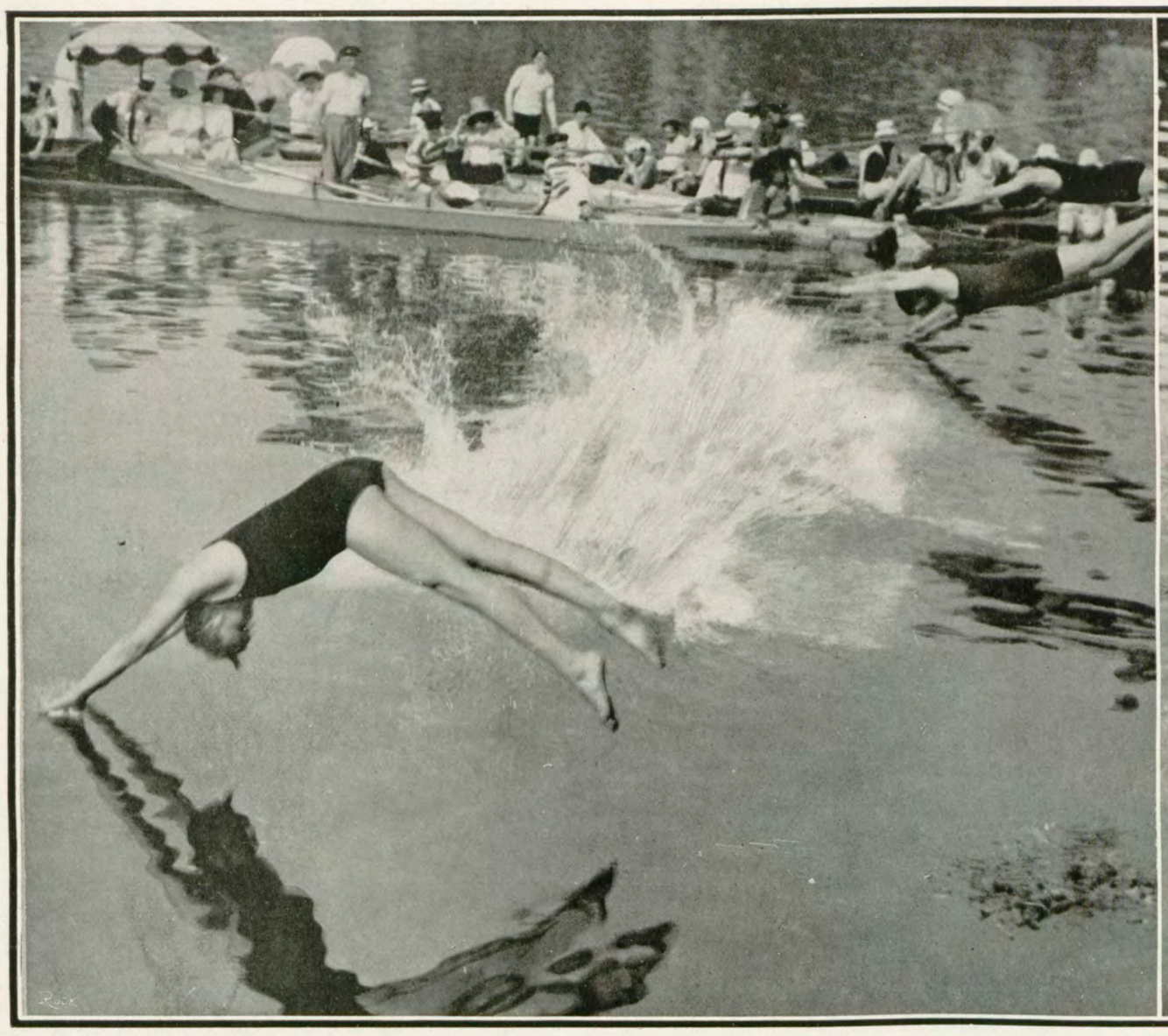
Beaumont à Carlisle.

A peine étaient-ils à l'étape, que les aviateurs ne devaient songer qu'à leur appareil et jamais à eux-mêmes.

André Beaumont sort de Buckingham Palace.

Le roi d'Angleterre. Georges V, très sportivement et avec une délicatesse qui fut très sensible aux Français, tint à recevoir le triomphateur et à le féliciter personnellement

Les Critériums Amateurs de Natation

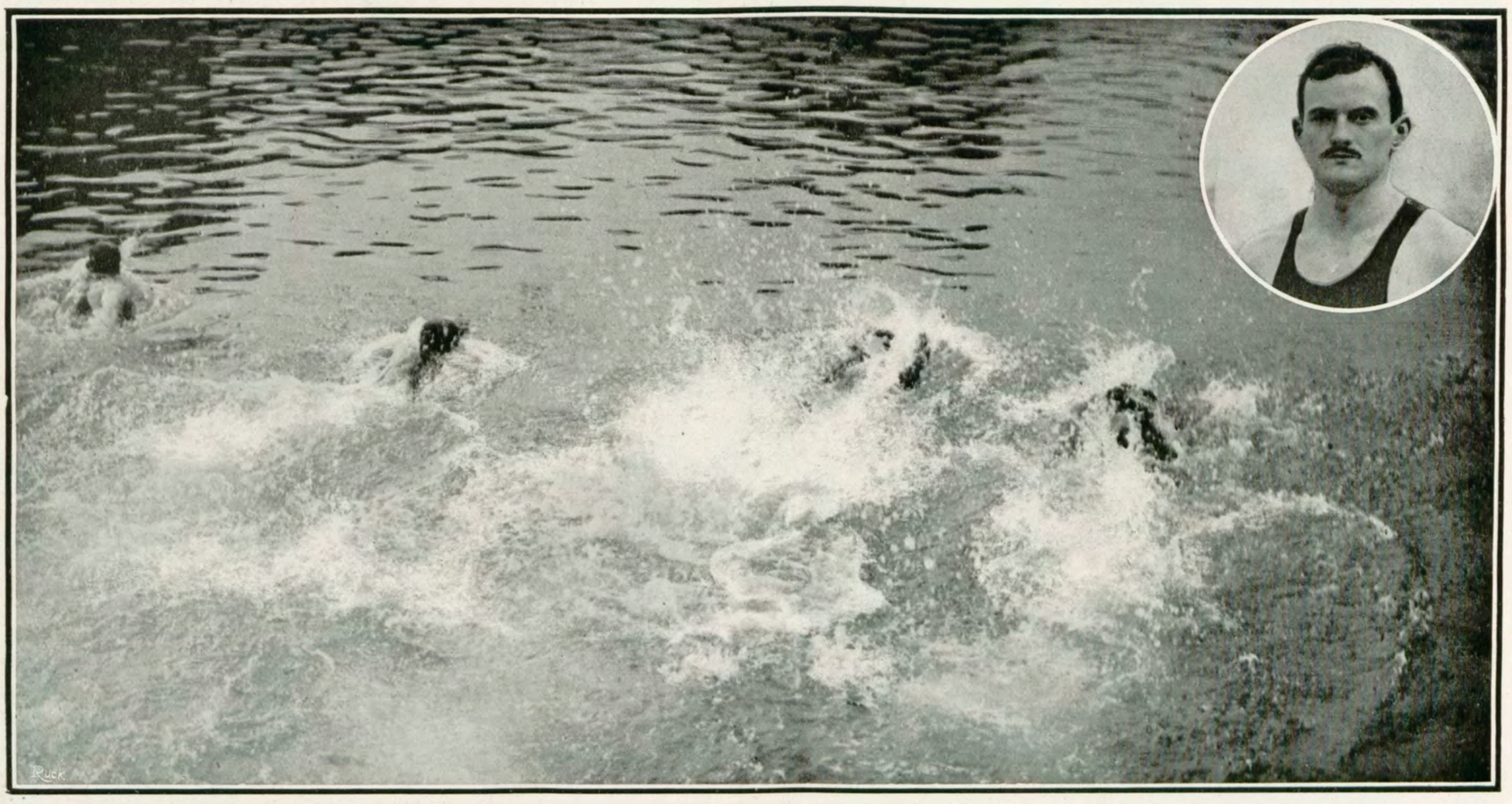


Le départ des 100 mètres.

A Joinville, dimanche dernier, ont été disputés les criteriums amateurs de natation. La victoire des 100 mètres international est revenue à Weckesser, en 1 m. 10 s. 2/5, devant Schiele.

L'arrivée de l'allemand Weckesser.

Champion de Belgique et ex-champion d'Angleterre, Weckesser est recordman du monde.

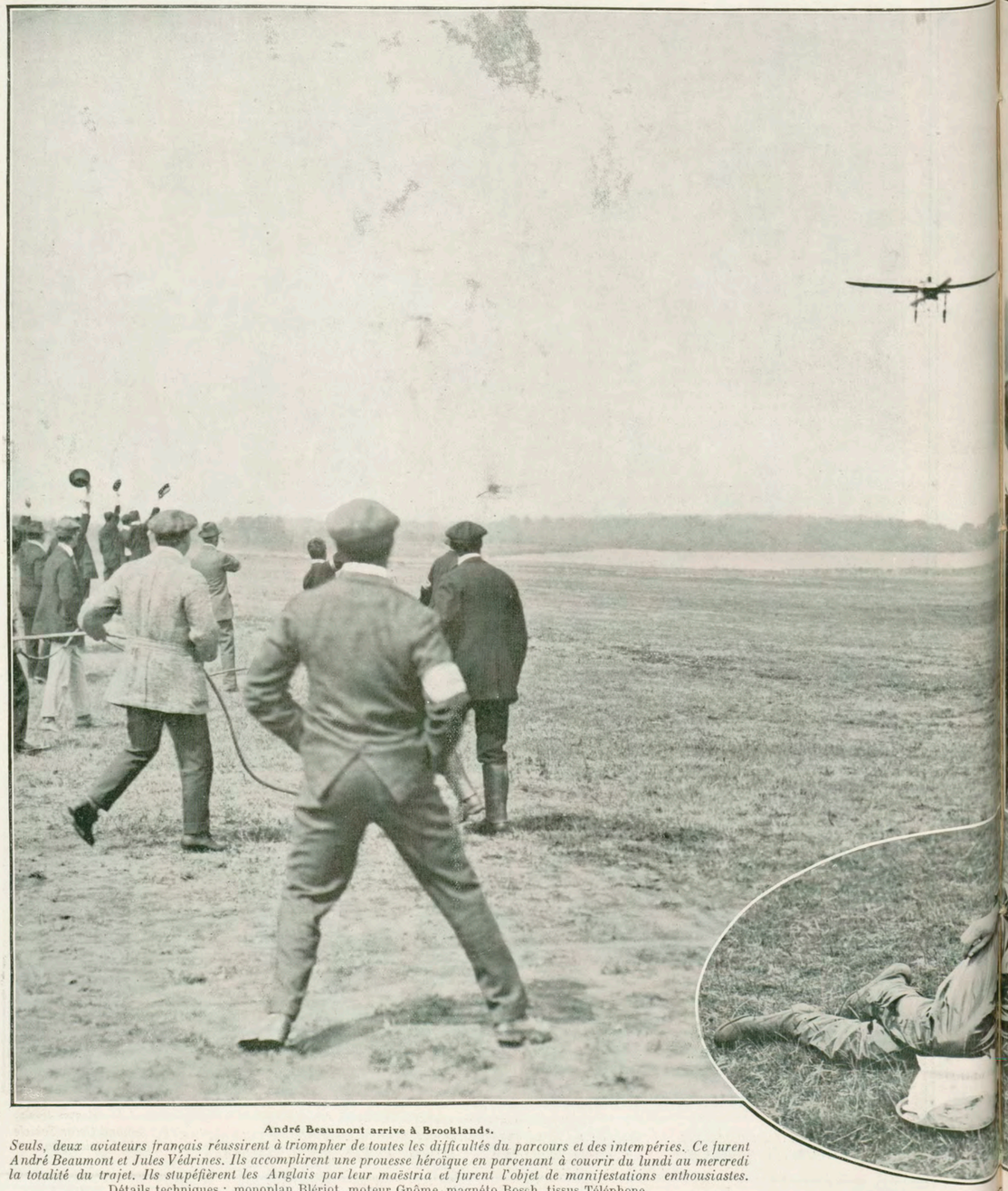


Le Championnat international des 500 mètres

Plaques Jougla.

Le Championnat international des 500 mètres donna lieu à une lutte très vive au début, mais bientôt la supériorité de l'Allemand Oscar Schiele était trop évidente. Il s'assura l'avantage sur Weckesser qui revint bien sur la fin pour ne succomber que de 21 secondes. Schiele triomphait en 7 m. 18 s. 3/5. Howemann était 3e devant Decoin. A droite, Schiele.

DEUX AVIATEURS FRANÇAIS REMPORTENT LE TOUR D'ANGLETERRE



André Beaumont arrive à Brooklands.

Seuls, deux aviateurs français réussirent à triompher de toutes les difficultés du parcours et des intempéries. Ce furent André Beaumont et Jules Védrines. Ils accomplirent une prouesse héroïque en parvenant à couvrir du lundi au mercredi la totalité du trajet. Ils stupéfièrent les Anglais par leur maëstria et furent l'objet de manifestations enthousiastes.

Détails techniques : monoplan Blériot. moteur Gnôme, magnéto Bosch, tissus Téléphone.

La Vie au Grand Air

André Beaumont est porté en triomphe

Les Anglais, qui semblaient se désintéresser de l'aviation au moment du Circuit Européen, se passionnèrent pour l'épreuve organisée par notre confrère le Daily Mail *et dotée d'un prix de 250.000 francs. A chaque aérodrome, la foule accourait pour applaudir nos représentants qui se chargèrent de faire admirer la race française, grâce à leur courage et à leur énergie. En médaillon, Védrines se repose avant de repartir, tandis que les mécaniciens soignent son appareil.*

Photographies de notre envoyé spécial.

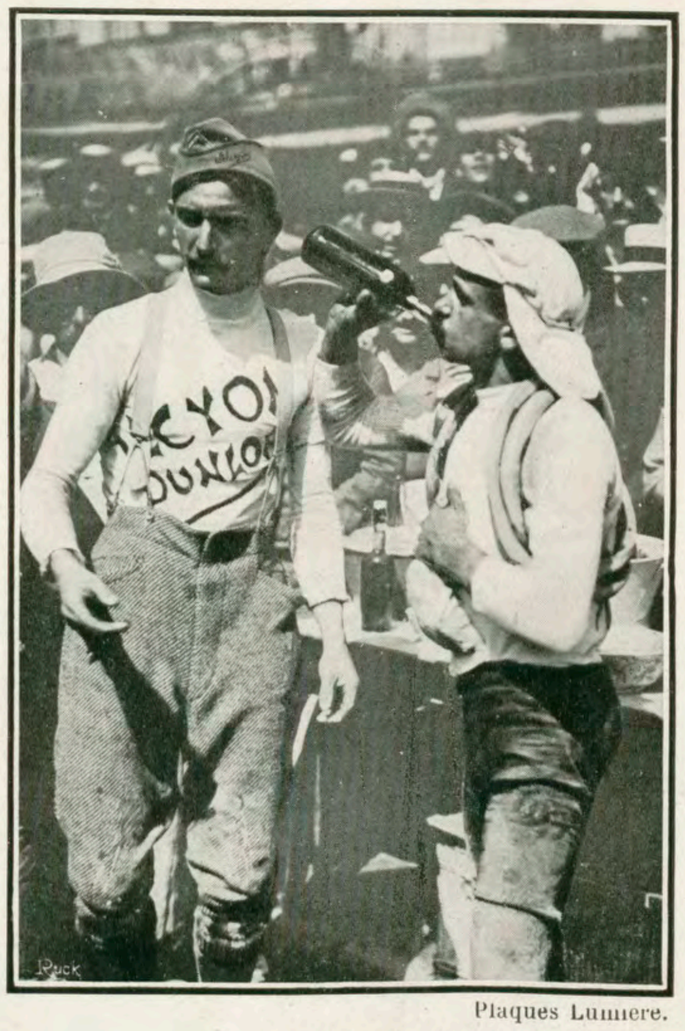
MON TOUR DE FRANCE

Par G. GARRIGOU

Gustave Garrigou qui vient d'inscrire, pour la première fois, son nom sur le palmarès de la fameuse épreuve, conte ses impressions aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*.

ENFIN, je suis heureux! Cette épreuve que, depuis si longtemps, j'espérais m'attribuer et que je voyais sans cesse m'échapper, je l'ai gagnée malgré tout. Deux fois, j'avais fini second et deux fois, j'avais dû m'incliner devant un de mes camarades. A ce moment-là, ils étaient meilleurs que moi sans doute, je m'incline. Mais ce que je regrette, c'est de n'avoir pas eu cette année à vaincre à l'arrivée la coalition des Petit-Breton, des Lapize, des Faber. Petit-Breton fut victime, dans la première étape, d'un accident imbécile qui aurait pu lui faire perdre l'œil. Je suis heureux de pouvoir lui dire ici toute ma sympathie et mes regrets de l'avoir vu éliminer dans de semblables conditions. Lapize se ressentait sans doute des efforts qu'il a jusqu'ici fournis au cours de cette année. Il a abandonné. Quant à François Faber, il est certain que sa musculature d'athlète devait mal s'accommoder d'une épreuve au cours de laquelle nous avons eu tous à souffrir de la chaleur. Enfin, j'ai remporté la victoire en m'assurant un nombre important de points d'avance. C'est l'essentiel! Mais comme je suis heureux d'en avoir fini! Vraiment c'était un peu trop long : 5.500 kilomètres par cette température, quel Calvaire et surtout quelle mentalité de la part de celui qui accomplit ce parcours!

Je me suis efforcé au début de m'assurer une place honorable. J'espérais finir dans le groupe de tête, je ne croyais pas gagner. Cependant, ma place de premier à l'étape du début commença à me donner quelque ambition. Puis, j'étais quatre fois troisième, second ensuite, une fois cinquième, troisième à nouveau. Et à ce moment je me trouvais en tête avec treize points d'avance. Je vous assure que dès que je me sentis premier du classement général, cette situation me donna des ailes, ce qui, par ces temps d'aviation, est tout à fait naturel. Je continuai et, fort heureusement, la malchance, dont je supportai souvent les assauts avec stoïcisme, voulut bien s'occuper d'autres que de moi. Evidemment, je connus les crevaisons, les incidents de courses, mais jamais au point d'en être incommodé avec le désir d'abandonner.



Plaques Lumière.

Garrigou à Bordeaux.

Garrigou, victime d'une chute, puis d'une crevaison, a perdu sur les leaders. Il passe douzième à Bordeaux. Bicyclette Alcyon, pneumatiques Dunlop.

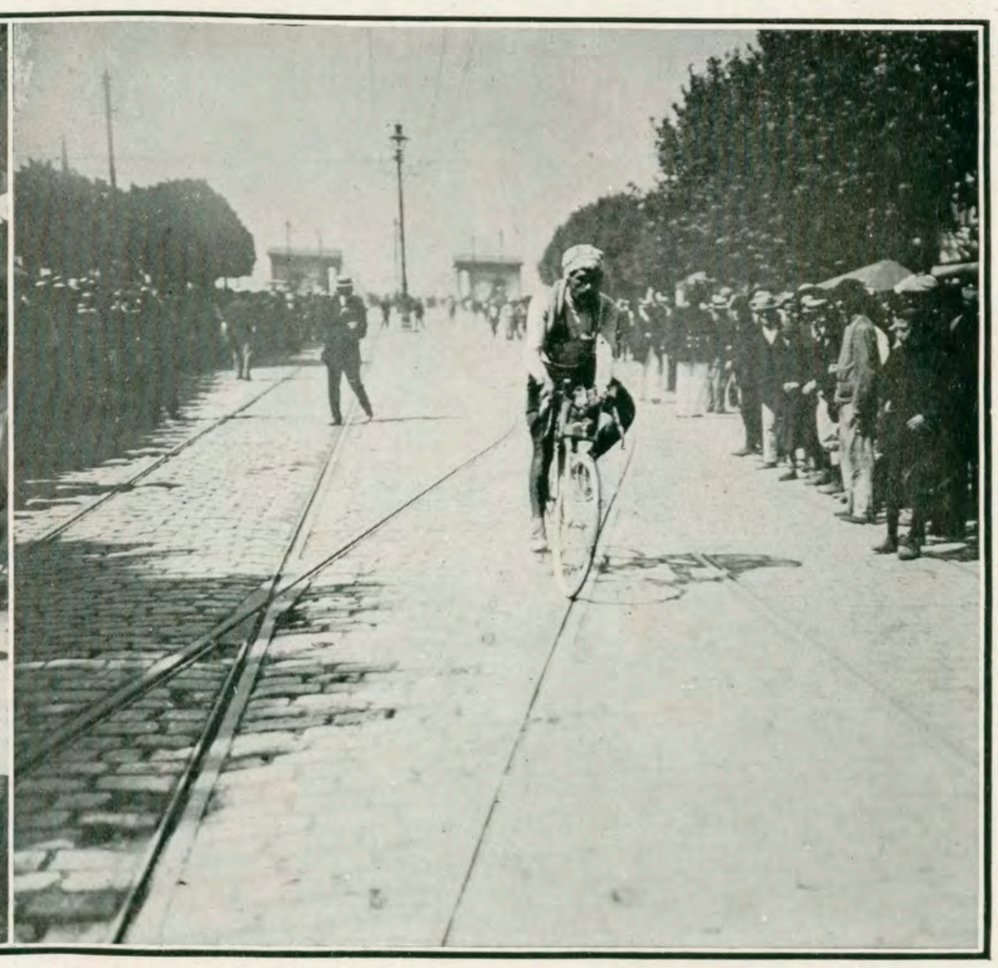
Une fois que je me sentis en tête, je me rendis compte qu'il ne fallait pas plaisanter. Certes, des victoires à chaque étape m'auraient tenté, mais comme je n'ignorais pas que mes camarades étaient énergiquement décidés à me les faire payer cher, à m'obliger à me dépenser complètement, dans l'espoir que mon effort aurait sa répercussion immédiate sur la suite du trajet, je préférais me maintenir toujours en bonne posture plutôt que de risquer la victoire définitive par des imprudences. Lorsqu'on emballe à l'arrivée, dans des villes où la foule se rue à votre rencontre, où le contrôle est établi devant des rails des tramways, il faut faire bien attention; ne pas se lancer à la légère. Mieux vaut perdre quelques points plutôt que de subir la chute qui pourrait entraîner la mise hors de course. C'est ce que je fis. Je ne m'amusais jamais à perdre des places de gaîté de cœur, mais lorsque je me rendais compte qu'il était plus prudent de ne pas insister, j'écoutais aussitôt la voix de la raison, à regret peut-être, mais je l'écoutais.

Au début, lorsqu'il fallait que je m'impose et que je disputais ma chance avec opiniâtreté sans savoir ce que mon travail produirait, c'est là que j'eus le plus à souffrir moralement. Mais une fois que j'eus ma place bien établie dans le classement, je me laissai un peu vivre. Je répondais aux attaques, mais je restais toujours sur la défensive. Mon camarade Duboc me livra une terrible chasse et me laissa peu de répit. Je lui en veux de ne pas m'avoir laissé me reposer, alors que la température sénégalienne que nous subissions, semblait m'y inciter. Il a fait une course magnifique, je suis heureux de lui dire maintenant qu'il fut mon cauchemar pendant presque tout le temps que dura l'épreuve!

Au point de vue du trajet, nous ne fûmes pas souvent tranquilles : le Galibier et le Tourmalet notamment furent terribles. Encore, dans le Tourmalet, nous étions plusieurs à le monter de conserve, tandis que le Galibier, seul Emile Georget réussit à le gravir. Quel homme! Ces deux ascensions étaient fantastiques. A chaque virage, nous nous apercevions que, loin de s'ar-

Faber signe à Bordeaux.

François Faber, qui abandonnera dans l'étape suivante, vaincu par la chaleur, signe au contrôle de Bordeaux.



Garrigou à l'arrivée à Bordeaux. Plaques Lumière.

Garrigou, retardé par des incidents, se lance à la poursuite de ceux qui le précèdent. Bicyclette Alcyon, pneumatiques Dunlop.

Garrigou à la poursuite des leaders.

Garrigou, qui a été retardé par une chute et par une crevaison, se contente de mener dans un peloton de troisième ordre. Malgré son handicap, il rattrapera une partie de son retard pour finir quatrième à La Rochelle. Détails techniques : bicyclette Alcyon, pneumatiques Dunlop.

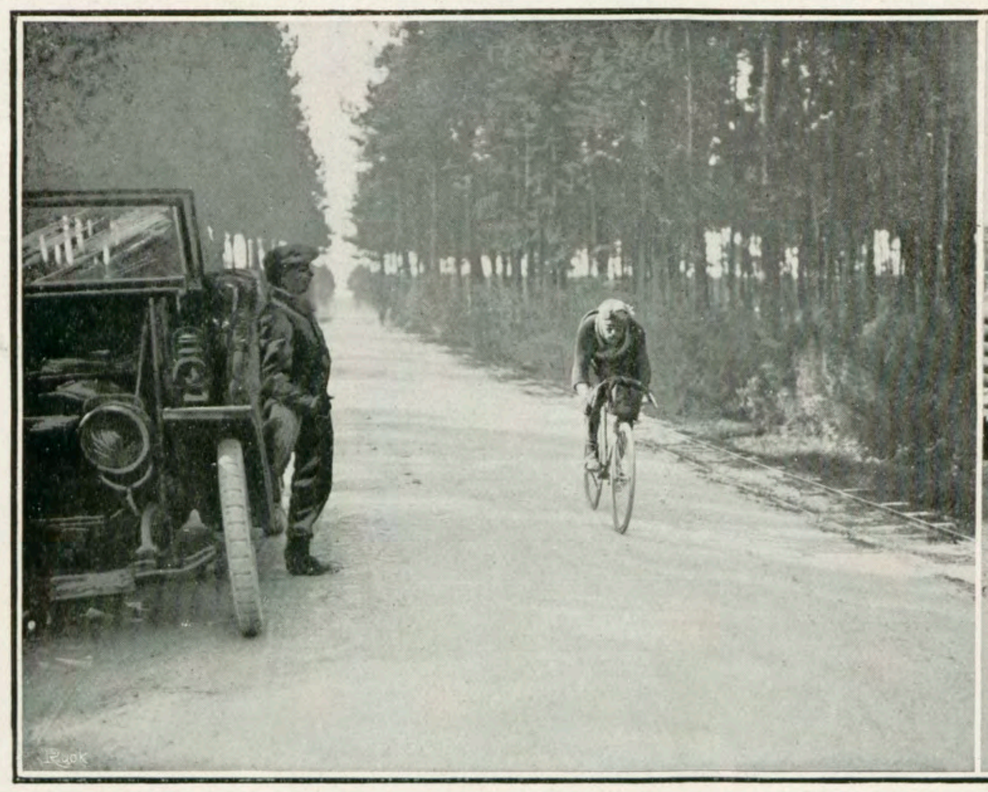
rêter, la montée devenait de plus en plus terrible. 33 kilomètres de côte dans le Galibier, 21 dans le Tourmalet! Lorsqu'on a réussi à arriver au sommet des deux, on peut dire qu'on a la bicyclette dans le sang.

Enfin, je vous assure que n'importe quel parcours serait atroce par une telle chaleur! Nous avons tous réellement souffert et je me demande encore en quoi nous sommes bâtis pour avoir perservéré alors que tous les passants, qui ne faisaient rien pourtant, nous donnaient des signes non équivoques de défaillance

Je suis bien heureux d'être plus vieux d'un mois et avec une victoire semblable à mon actif.

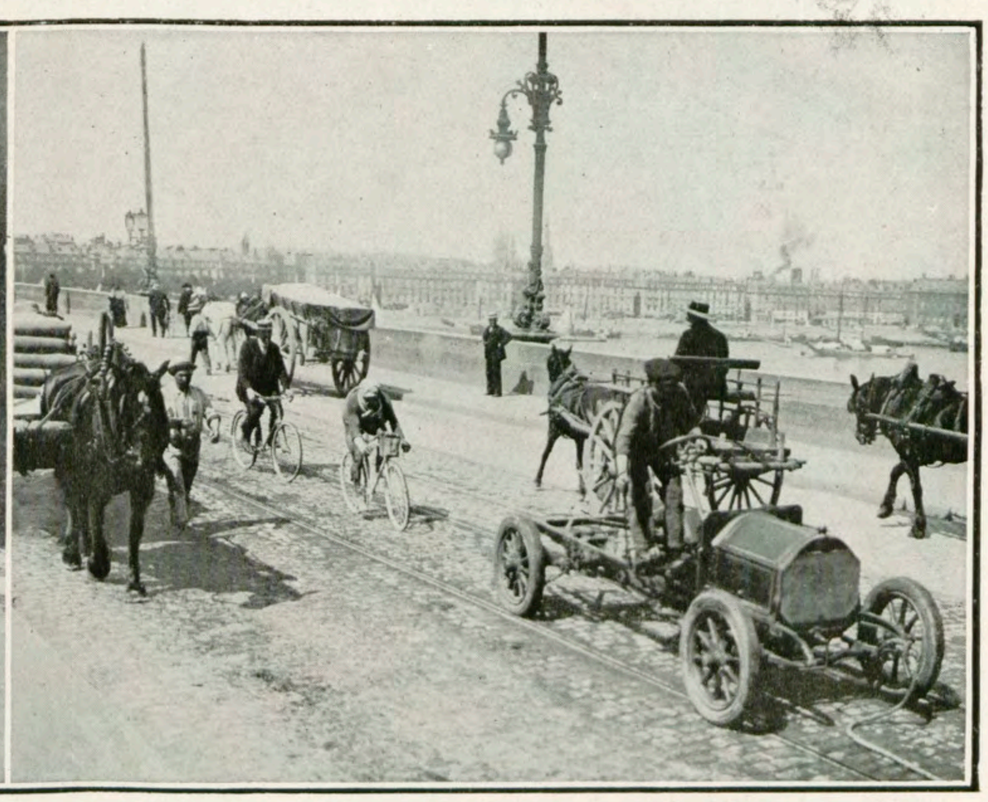
Ce que je désire maintenant, c'est continuer et prouver que le vainqueur du Tour de France de 1911 est bien l'homme qu'il doit être!

GUSTAVE GARRIGOU.



Christophe dans les Landes.

Christophe, lâché par ses camarades, reste seul dans les Landes. Il finira 25e de l'étape et abandonnera dans La Rochelle-Brest.



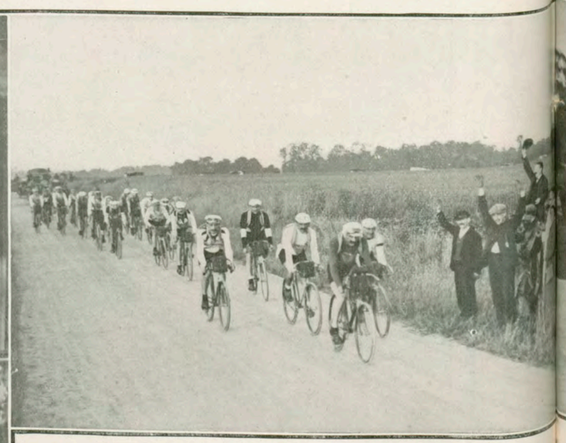
Ménager arrive à Bordeaux.

Ménager qui se classera 19e de l'étape, arrive sur le Pont de Pierre de Bordeaux. Il cherche à rattraper les leaders, mais ne pourra y parvenir.

LE TOUR DE FRANCE EST REMPORTÉ PAR GARRIGOU

Photographies de notre envoyé spécial

Garrigou à Saint-Valéry-en-Caux.
La dernière étape du Tour de France fut un duel épique entre Duboc et Garrigou. Ce fut celui-là qui l'emporta, finissant second en 10 h. 51, à 27 minutes devant le vainqueur de l'épreuve.



Le peloton de tête dans la côte de Sainte-Adresse.
La dernière étape, Le Havre-Paris ne présentait pas de difficultés très grandes, mais la chaleur la rendit insupportable. Au désagrément de courir par cette température, s'ajoutaient les crevaisons continuelles de pneumatiques.

Garrigou à l'arrivée.
Deux fois second du Tour de France, Garrigou se classe cette fois premier. Bicyclette Alcyon, pneus Dunlop.

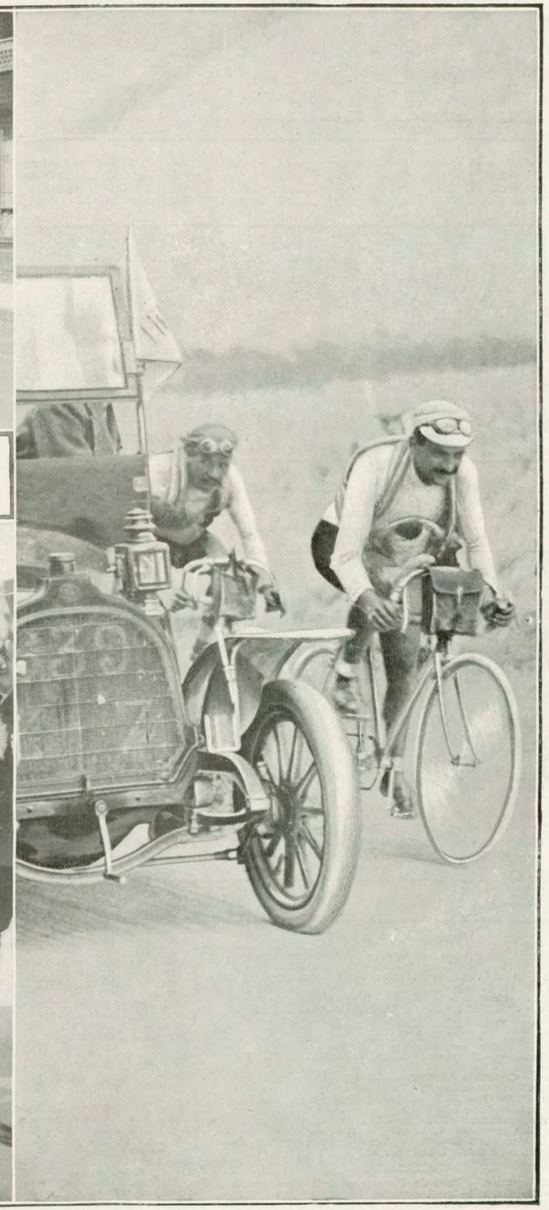
Arrivée de Godivier.
Godivier s'assure la première place de la dernière étape à 2 minutes devant Duboc. Bicycl. La Française-Diamant, pn. Dun...

Garrigou à Veules-les-Roses.
Garrigou, Maitron et Dupont passent à Veules-les-Roses. Garrigou se classera 3e à l'étape, Dupont 6e et Maitron 12e. Le vainqueur va les quitter pour rejoindre le peloton de tête.

Londinières.
Alternativement le train, après avoir lâché, à partir de Dieppe, tous ses camarades qui ne les reverront plus.

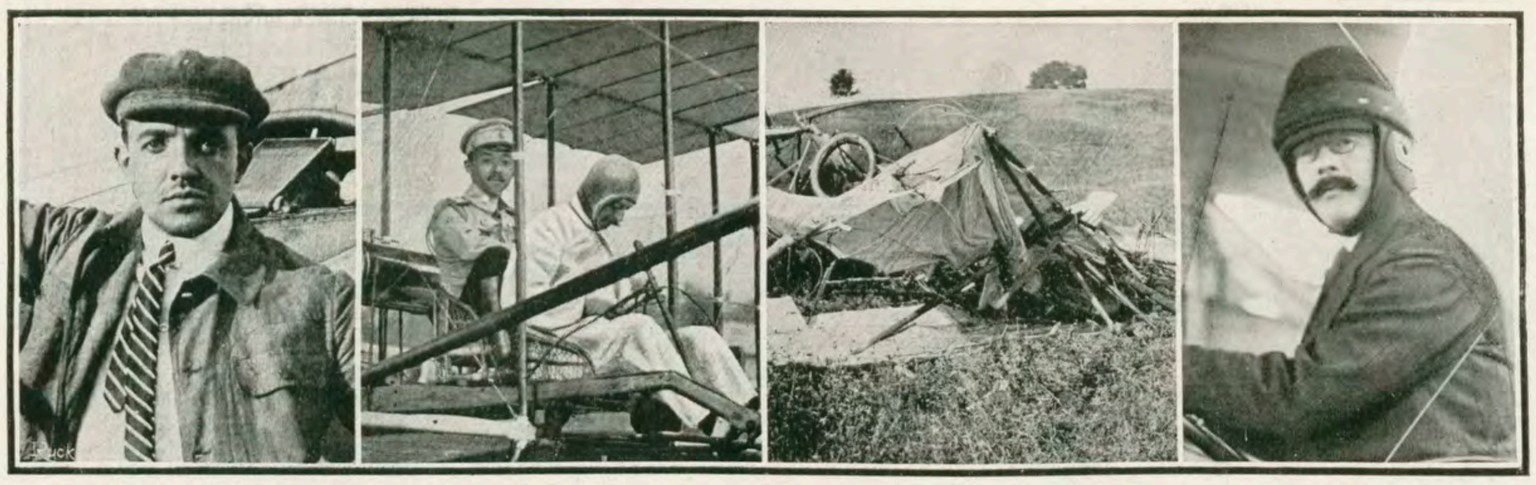
L'arrivée de Devroye.
Le pauvre Devroye, 10e de l'étape et du classement, a cassé son guidon à Saint-Cloud et terminé à pied.

Duboc à l'arrivée.
Duboc s'est révélé dans le Tour de France. Il a fourni une suite d'efforts splendides, et finit second avec 61 points.



A la poursuite des leaders.
*Le vainqueur Garrigou, qu'une crevaison a retardé, se lance à la poursuite des leaders et passe devant l'automobile de notre confrère Robert Coquelle, de l'*Echo des Sports. Détails techniques : Bicyclette Alcyon, pneus Dunlop.

LE CARNET DU SPORTSMAN



M. Willy de Roy vient de passer son brevet de pilote à Etampes montant à 180 mètres pour l'épreuve de hauteur.

Lors de son voyage en Extrême-Orient. Van den Born emmena dans les airs le prince Pitzanuloke de Siam, actuellement en Europe.

L'aviateur Paillole qui vient de se tuer en Algérie, est tombé de près de 100 mètres de hauteur. Son appareil était en miettes.

Level, sur son biplan vient de battre le record du monde du vol, avec passager, volant 241 kilomètres en 3 h. 13 m.

Legagneux prend part à de nombreux meetings. Notre cliché le représente au meeting d'Avranches, son pays natal.

Maurice Farman initie l'amiral japonais Shumamura à l'aviation, lors des visites de la mission japonaise à Buc.

Delaplane vient de gagner la course à un rameur, au cours de la réunion des Grands Prix de la Marne.

A Saint-Sébastien, Gorfeau monté par M. René Ricard gagne le Championnat de saut en hauteur a ec 2 m. 22.

Notre collaborateur J. J.-Renaud, le sportsman bien connu, vient d'être décoré de la Légion d'honneur.

Contrat du match comptant pour le Championnat du monde qui mettra prochainement aux prises Jack Johnson et Bombardier Wells.

Le Prix Zimmerman disputé au Parc des Princes à l'occasion de l'arrivée du tour de France est revenu à Ellegaard en 2 m. 18 s. 3/5.

L'aviateur Jolly qui avait passé son brevet à Pau, l'hiver dernier vient de se tuer à Juvisy.

Résultats techniques du 26 au 30 Juillet. — Spectacles sportifs.

AÉRONAUTIQUE

MERCREDI 26 JUILLET. — Brooklands. — Beaumont gagne le Grand Prix du *Daily Mail*, couvrant les 1.625 kilomètres du Circuit, en 22 h. 28 m.; Védrines se classe second, ayant accompli le parcours, en 23 h. 38 m.

DIMANCHE 30 JUILLET. — Chartres — Level s'adjuge le record du monde de vitesse de vol avec passager, couvrant 241 kilom. 490 en 3 h. 13 m. 35 s.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 30 JUILLET. — Natation. — Traversée de Paris à la nage amateurs. — 1. Ooms, en 1 h. 58 m.; 2. Maas, en 2h. 2 m. 4 s.; 3. Bonzon.

Joinville. — *Criterium Amateurs. — 500 mètres :* 1. Oscar Schiele, en 7 m. 18 s. 3/5: 2. Weckesser, en 7 m 39 s. 1/5. 3. Howemann; 4. Decoin; 5. Thorailles. — *200 mètres handicap :* 1. Dessaux (25); 2. Pellenier; 3, Stelley; 4. Borocco.

DIMANCHE 30 JUILLET.— Buffalo. — *3.000 mètres :* 1. Menetrier; 2. Rivière; 3. Chapperon; 4. Meunier. — *Course de 900 mètres :* 1. Burlé; 2. Jacques; 3 Lesault. — *Lancement du disque :* 1. Roberts, 30 mètres; 2. Caus; 3. Mittelberger.

CYCLISME

LUNDI 24 JUILLET. — Tour de France. — Godivier gagne la 12e étape La Rochelle-Brest, couvrant les 470 kilomètres, en 17 h. 40; 2. Maitron; 4. Emile Georget; 5. Albert Faure.

MERCREDI 26 JUILLET.— Tour de France. — 13e étape Brest-Cherbourg, 405 kilomètres : 1. Garrigou, en 13 h. 44; 2. Cornet; 3. Dupont; 4. Menager; 5. Dupont.

JEUDI 27 JUILLET. — Vélodrome Buffalo. — Course d'amateurs, 3.000 mètres : 1. Bey, en 5 m. 80 s. 2/5; 2. Dumoussaud: 3. Dupoux.

Course scratch, 1.000 mètres : 1. Polledri, en 2 m. 15 s. 2/5; 2 Gauthier à une demi-roue: 3. Stephani

Grand Criterium de demi-fond. — 50 kilomètres derrière motocyclettes : 1. Didier, en 42 m. 41 s.; non placés: Guignard et Serès arrêtés.

VENDREDI 28 JUILLET. — Tour de France. — 14e étape Cherbourg-Le Havre, 361 kilomètres : 1. Duboc, en 12 h. 1 m.; 2. E. Georget; 3 Crupelandt; 4 Cruchon; 5 Garrigou.

DIMANCHE 30 JUILLET. — Tour de France. — 15e étape, Le Havre-Paris, 317 kilomètres : 1. Godivier, en 10 h. 49; 2. Duboc; 3. Garrigou; 4. Cruchon; 5. Deloffre.

Classement général : 1. Garrigou 43 points; 2 Duboc 61; 3. Georget 84; 4. Crupelandt 119; 5. Heusghem 135.

HIPPISME

LUNDI 24 JUILLET. — Saint-Ouen. — *Prix Zouave* (3.400 mètres, 10.000 francs) : 1. Tour du Monde (W. Head), à M. Descazeaux; 2. Ovolet; 3. Ortlinde. — P. M. : gag., 71 fr. 50: pl, 30 fr., 27 fr., 37 fr. 50.

JEUDI 27 JUILLET. — Maisons-Laffitte. *Prix de Jardy* (3.200 mètres, 10.000 francs) : 1. Unterwalden (J. Reiff), à M. J. Lieux; 2. Chaudron; 3. Sor Eta Sar. — P. M.: gag, 29 fr. 50; pl., 20 fr. 50; 27 francs et 69 francs.

DIMANCHE 30 JUILLET. — Maisons-Laffitte. — *Prix Eugène Adam* (2.000 mètres, 80.000 francs) : 1. Gavarni III (J. Jennings), à M. J. Prat; 2. Alcantara II; 3. Bibre. — P. M. ; gag., 91 francs: pl., 23 fr. 50. 27 francs, 35 francs.

Omnium de Deux Ans (1.100 mètres, 50,000 francs) : 1. Montrose I (O'Neill), à M. W. K. Vanderbilt; 2. La Choiselle; 3. Radial. — P. M. : gag., 48 fr. 50; pl., 13 fr. 50, 12 francs, 13 francs.

SPECTACLES SPORTIFS

DIMANCHE 6 AOUT. — Joinville. — Criterium professionnel de natation.

Grand Prix de Vichy.

Vélodrome Buffalo.

LE MONDE ET LES SPORTS

AVIATION

UNE nouvelle école d'aviation est ouverte à Etampes par la maison Deperdussin.

Elle sera dirigée par les pilotes de Francq, Rivollier et Pascal.

A partir du 15 août, deux nouvelles écoles Deperdussin formeront des pilotes, l'une à Brooklands et l'autre à Bruxelles.

Beaumont a vendu au gouvernement anglais l'appareil avec lequel il a fait le Circuit d'Angleterre, pour la somme de 1.000 livres.

Nous avons reçu de M. Dick Farman la lettre suivante :

» Monsieur le rédacteur en chef de la *Vie au Grand Air*,

« Je ne puis laisser passer l'article de votre collaborateur M. Mortane, paru dans le numéro du 22 juillet de la *Vie au Grand Air*, sans protester.

« Pourquoi la performance de Loridan, (record de la hauteur), entre-t-elle dans le domaine de l'extraordinaire parce qu'elle est effectuée sur notre biplan de course ?

« Réellement, M Mortane devrait bien me le dire car, bien au contraire, notre nouvel appareil, par sa force ascensionnelle, sa stabilité dans le vent, sa maniabilité et sa vitesse, était tout indiqué pour enlever ce record.

« Ayant un certain souci de l'exactitude, je dois ajouter que Loridan lorsqu'il s'est élevé dans les nues, n'était pas, tel un dieu, entouré de nuages. D'autre part, « l'azur du ciel » était assez éloigné de l'aile du biplan de Loridan pour qu'il n'ait nullement à souffrir de ce voisinage.

« Nous n'insisterons pas sur les avantages et même la nécessité de la hauteur pour faire de l'aviation; tels que choix des terrains d'atterrissage dans les voyages au-dessus de pays accidentés, etc... et je termine en regrettant de constater que la *Vie au Grand Air* trouve téméraire et inutile une telle performance qui met si bien en valeur et les qualités de l'appareil et celles de l'aviateur.

« Recevez, Monsieur, l'expression de ma parfaite considération.

DICK FARMAN.

C'est le monoplan Vinet qui a eu l'étrenne du premier brevet passé à Châteaufort. En effet, lundi dernier, M. Regil, élève de l'Ecole Vinet, a passé brillamment son brevet, à 200 mètres de haut.

BOXE

MARTHUIN, notre champion de France de boxe poids lourds, est allé visiter l'Italie où il s'est taillé une grande réputation. Au retour, s'étant arrêté à Lyon, il s'est découvert subitement un amour immodéré de la culture physique. Il s'y est donné corps et âme, et il va aller l'enseigner à Milan ainsi que la boxe.

Henry Piet vient de sortir de l'hôpital militaire avec un congé libérable. Serait-il vrai qu'une puissante influence serait intervenue en sa faveur ?

FOOTBALL

Les entraîneurs gallois sont à la mode ! Après Bordeaux et Nantes, deux de nos principaux clubs de rugby parisiens auront chacun le leur cette année, pour tenter de reprendre le titre que l'outsider de l'an dernier leur a ravi de si jolie façon !

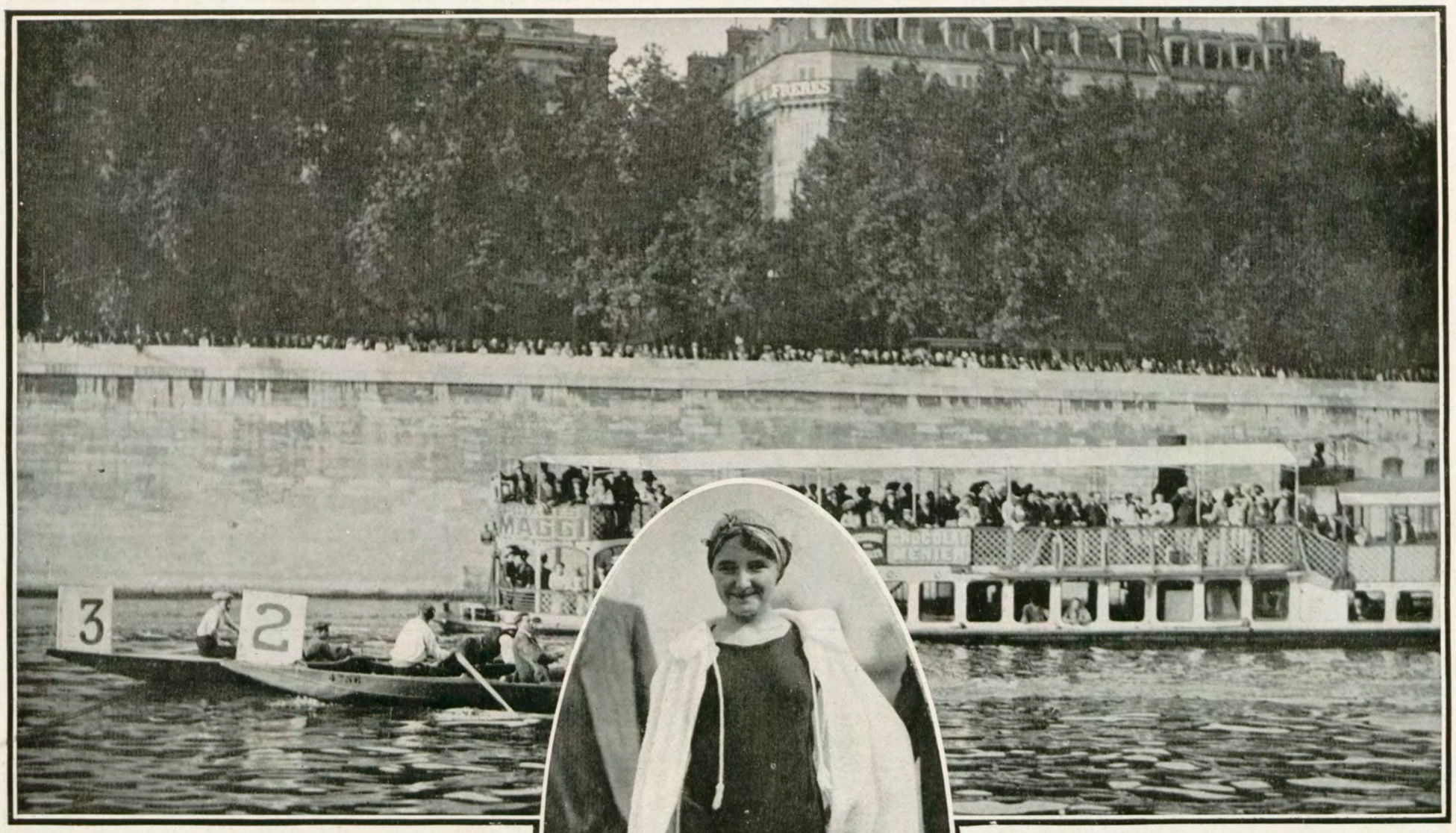
Allons ! qui n'a pas son entraîneur gallois !

CE QU'IL FAUT LIRE

Couverture de Femina *du 1er août.*

Couverture de Fermes et Châteaux *du mois d'août.*

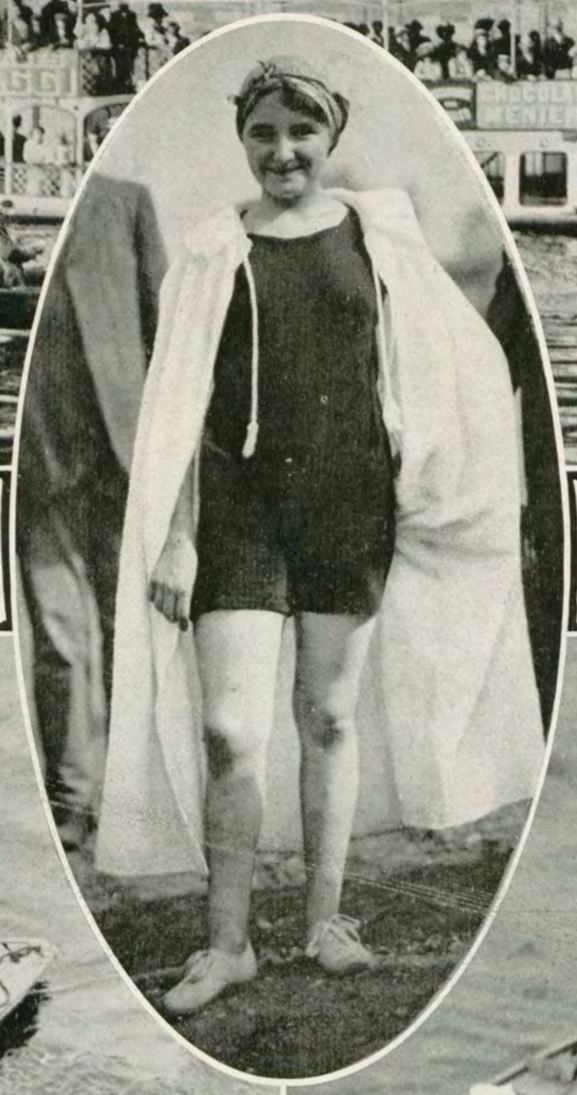
LA TRAVERSÉE DE PARIS A LA NAGE

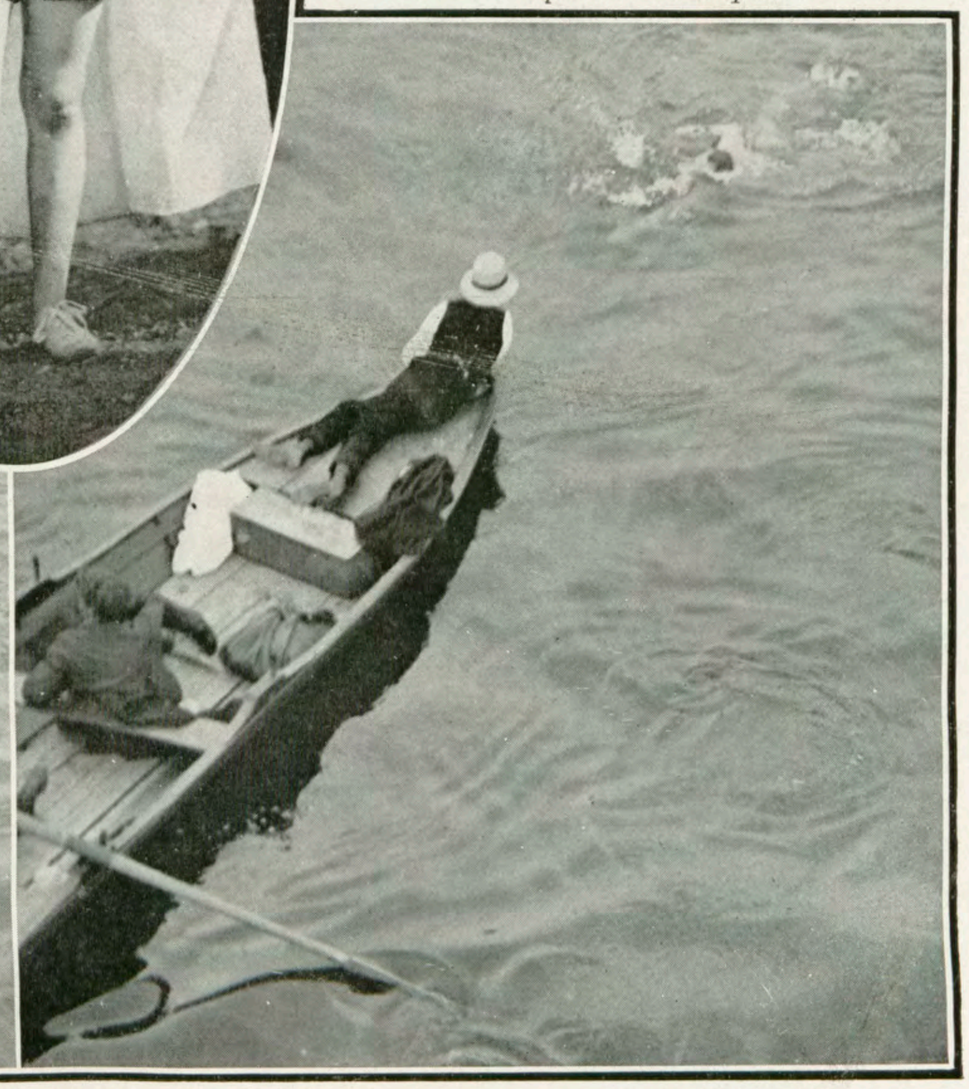


Ooms passe

Dimanche dernier, du pont d'Ivry au pont Alexandre III, sur 7 kilomètres, s'est disputée la Traversée de Paris à la nage, réservée aux amateurs. De nombreux champions y prirent part qui confirmèrent le succès de cette épreuve classique.

Maas à la Cité.





Ooms.

Maas prit tout d'abord la tête, mais il fut rejoint au bout de quelque temps par Ooms qui l'attaqua et le passa pour triompher en 1 h. 58 m. après une course magnifique de courage.

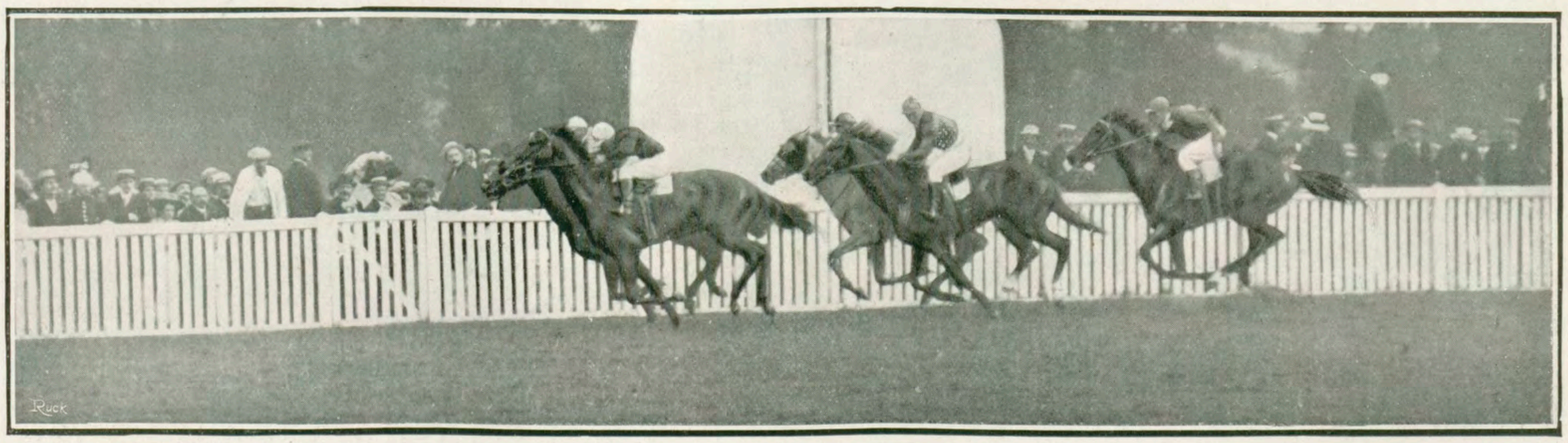
Maas.

Maas termina second, en 2 h. 2 m. 4 s. Il avait été victime d'un coup de soleil en cours de route. Au milieu la petite Juliette Curé âgée de 12 ans, qui réussit à accomplir 5 kil. en 2 h. 2 m. 8 s.

LA DERNIÈRE DE MAISONS-LAFFITTE

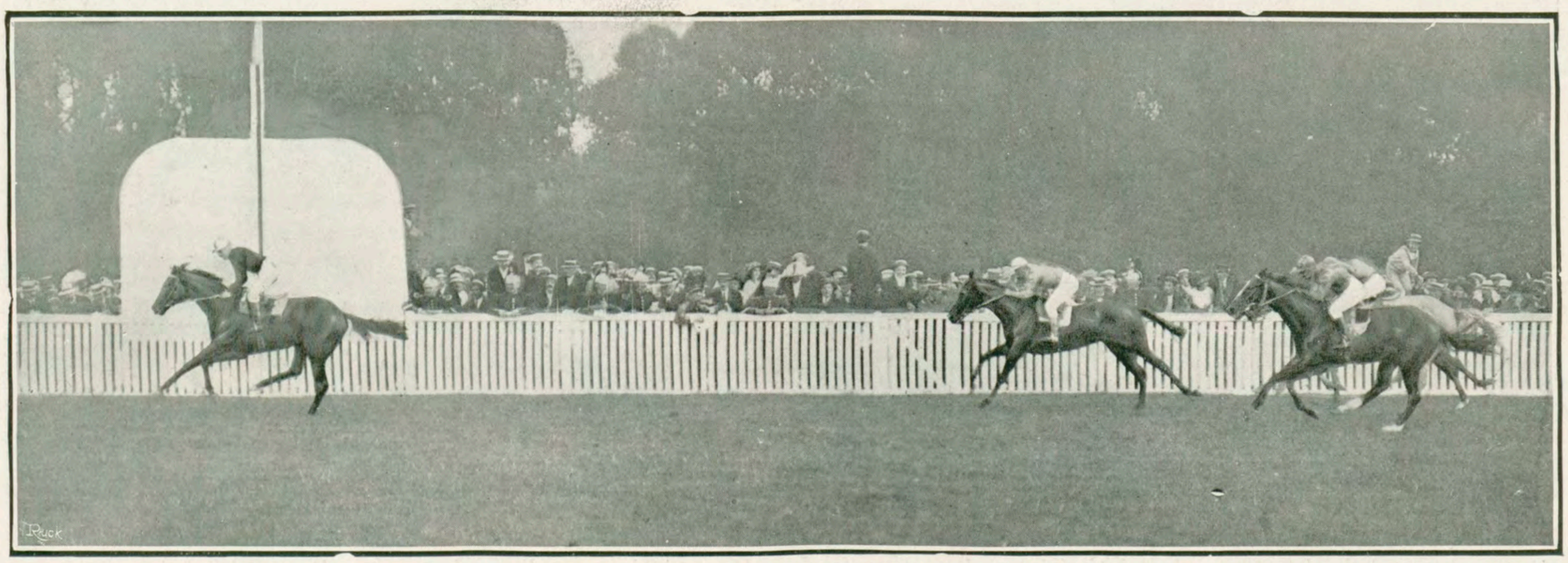
L'arrivée de l'Omnium de deux ans (1.100 mètres, 50.000 francs). — Maisons-Laffitte, 30 juillet.

La Choisille parut longtemps devoir l'emporter. Radial et Montrose II l'ont suivie jusqu'à la distance où Radial lâchait. Montrose II atteignait alors La Choisille et la régtait par trois quarts de longueur.



Le Prix Eugène Adam (2.000 mètres, 80.000 francs). — Maisons-Laffitte, 30 juillet. A 200 mètres de l'arrivée.

Sur un bon départ, Alcantara II partait en tête devant Tripolette qui précédait Templier III, Rioumajou et Lord Burgoyne. Entre les tournants, Alcantara II tentait de s'échapper. Il était suivi par Rioumajou, Tripolette et Bibre.



L'arrivée du Prix Eugène Adam.

Dans la ligne droite, Alcantara II résistait aux attaques de Rioumajou et de Bibre, mais succombait à la distance derrière Gavarni III qui l'emportait facilement de trois longueurs. Il faut remarquer que le gagnant du Derby rendait 14 livres au poulain de M. J. Prat.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti. — *Le Gérant :* Charles Guyot.